

úrfelvételeken, bár természetesen egészen másként, mint a helyszíni vizsgálatokban és – legalább is egyelőre – csak bizonyos, általános jellemzők, például az átlátszóság, levegőfénylés segítségével. Említést érdemel, hogy több érdekes kerüloút is létezik. Például télen a leesett tiszta hó a szennyezett levegőjű körzetek és nagy forgalmú országutak mentén a kiüledő piszoktól elszürkül, ez pedig az úrból jól látszik stb. A levegő pillanatnyi állapotának leírása és előrejelzése a meteorológia alapfeladata. A szennyezettség, a folyamatos emberi tevékenység (pl. erőművi hőfelszabadulás, városi nagy mennyiségű hulladék hő keletkezése) miatti helyi vagy körzeti változások nyomon követése azonban a meteorológián kívül tevékenykedőknek is fontos kutatási terület. Hazánkat nézve úgy tűnik, hogy levegőnk szennyezettségi mértéke nagy és területileg nagyon kiterjedt. Külön is kiemelendő, hogy a rossz hatásfokú energiafelhasználás (pazarlás) nyomai a hőszugárzási tartományban készült úrfelvételeken jól látszanak. Például Budapest hőszugárzása nagyobbak látszik Bécsnél, az M7-es autópálya jobban látszik (a hőtartományban), mint a nyugat-európai autópályák többsége.

Remélem, hogy a legfontosabb „speciális látóvalók” áttekintése nem tűnik haszталannak. Ezekből is kiderült, hogy kutatási, módszertani stb. szempontból e felülről rátekintés nem területspecifikus. A számítógépes képfeldolgozó rendszer képernyőjén hazánk területe (adatai stb.) ugyanúgy tűnik fel, mint Németalföld vagy az Ural. Ez a technikai változtatlan-ság szöges ellentétben van a terepbejárással. Egészen másként kell „turistáskodni” a csatornák szabdalta Hollandiában, mint az Ural déli lejtőin vagy hazánk egyik vagy másik táján. Így a modern technika e szép és hasznos lehetősége magában hordozza a kutató vagy a felhasználó-tervező elidegenedésének a súlyos veszélyét. Könnyű elfelejteni, hogy valójában „e tájak mit jelent”. A képernyőn, ha nem vigyázunk, hazánkból csupán munkatárgy lesz. Ezért az e téren dolgozó „írastudóknak” a felelőssége máris nagy és rohamosan nő. Mivel sok minden legkönyebben először távérzékeléssel, úrfelvételeken ismerhető fel, terheli e terület kutatóit a kérés nélküli szólás kötelezettsége. Ebben a szakmában nem szabad azt mondani, hogy az észlelt rossz változás jeléről azért nem szól valaki, mert nem esik a szűkebben vett szakterületére. Nem felejtethetjük el, hogy vizsgálatunk tárgya szülőhazánk, amelyből nőttünk, ahol élünk és otthon vagyunk. Különösen növeli felelősségünket, hogy műszersze-meink elől a „virrasztó éji felleg” már nem fedi el a tájat, s a nagy felbontású eszközök képein már azok a kövek is látszanak, amelyeken lépkedünk. De rajtunk kívül – hiába a látvány – senki nem tudja, hogy a járdá peremén melyik az a kő, amelyikre „az iskolába menvén” „léptem én”, „hogy ne feleljek aznap”.

Ferenc Csaba

Irodalom: Domokos Györgyné dr.: Távérzékelés a műszaki gyakorlatban. Műszaki Könyvkiadó. Bp. 1984. – Magyarország az úrból. Zrínyi Katonai Kiadó. Bp. 1981.

A Fertőszentmiklós–Celldömölk közötti helyi érdekű vasút (1897–1979)

A helyi érdekű vasút létesítésének gondolata 1893 nyarán került nyilvánosságra. A GYSEV-fővonalból való elágazás helyére vonatkozóan két elképzelés volt: dr. Silberstein Adolf jogászé és Radó Kálmán egykori Vas megyei főispáné. Silberstein a kapuvári érdekeltek tervét képviselte. Elképzelésük szerint Kapuvárról ágazott volna le a Fertővidéki Helyi érdekű vonal. Radó elgondolása alapján a vonal Eszterháztól Répcelakon át vezetett volna Celldömölkig. A Soproni Hírlap 1895. július 7-én, Soproni aláírással, már Radónak az Eszterházaán át vezető vonaltervét üdvözölte. A döntő fordulatot az jelentette, hogy Radó mögött már ott volt a tényleges tőke a Budapesti Bankkegyesület – pontosabban a Münchner-Localbank A. G. – révén.

A vasútépítés bonyolult közgazdasági, jogi és műszaki tudást igénylő feladatait a

vasúttársaság választott operatív szerve, az igazgatótanács, rendszerint nem tudta ellátni, mert tagjai a sokrétű vállalkozásnak csak a pénzügyi vonatkozásaihoz értettek. A jogügyi és műszaki-technikai feladatok lebonyolítására a társulat szakembereket alkalmazott. Az igazgatótanács a szabad építőkapaacitással rendelkező vállalkozóval a műszaki tervek bemutatása után megalkudott és szerződést kötött. A nagyvállalkozói rendszer alvállalkozók bekapcsolásával kombinálódott.

Az építés vállalkozója Polatsek Mihály budapesti mérnök volt. A GYSEV csak az építés műszaki irányítását végezte. A Polatsek Mihállyal kötött építési szerződés szerint a Fertővidéki Helyiérdekű Vasút Eszterháza–Celldömölk felőli vonalát 1897 október végéig, az Eszterháza–Nezsider közötti vonalat pedig 1898 őszéig kellett átadni.

A vasútépítő munka elindulásakor – amikor már együtt volt a szükséges tőke és a műszaki terv – került sor a kivitelező munkaerő toborzására és munkába állítására. A vasútépítő földmunkásság potenciálisan kéznél volt. A nagybirtokokon munkát nem találó agrárproletárok, szegényparaszatok lettek a vasútépítő bérmunkások. Polatsek Mihály építési vállalkozó az új vonal földmunkáira csongrádi kubikosokat szerződtetett. Helyi munkaerőt csak kiegészítőként alkalmazott. A vasútépítésen a magyarokon kívül szlovák, lengyel, szerb és német munkások is dolgoztak.

Az első kapavágás 1896. november 28-án 10 órakor történt, 1897 januárjában jelent meg az új vonalra beosztandó személyzetet toborzó felhívás „...többrendbeli alhivatalnoki állás lesz betöltendő, melyekre alkalmas egyének előzetes kiképzés végett, mint gyakornokok 1 forintos napibérezés mellett már most felvétetnek.”²

Az állomásvezetők, kiadóőrök nagyobb részét újonnan vették fel, részben pedig a GYSEV-vonalról helyezték át. A vonalőrök főként a fővonalbeli pályamunkások közül kerültek ki.

A tényleges vasútépítés csak 1897 tavaszán indult meg. „A földmunkával – amit az aratási idő megszakított – szeptember első felében készültek el. 1897 szeptember közepétől már megkezdtek a sínek lefektetését, ezt csongrádiak és részben szlovákok végezték. A sínek lefektetése után a kavicsolás következett. A kavicsot a csapodi bányából termelték ki. A bányamunkánál szerbek dolgoztak: csaknem 50 ember két hónapon át bányászta a kavicsot. A kavicsolás után építették fel a hidat. Itt minden munkás német volt. A töltés rendbehozatalát követte a távíróoszlopok felállítása és a telefonoszlop-légvezetékek ráhelyezése.”³

A vasútvonal teljes megépítésével 1897. december 1-jén készültek el. Az ünnepélyes megnyitó 1897. december 18-án volt. A vonalon a következő állomások, kitérők és megállóhelyek épültek: A *Celldömölk–Eszterháza vonalon*: Vönöck állomás, Kenyeri állomás, Nick rakodó, Répceszemere rakodó állomás, Pusztacsalád rakodó megállóhely, Csapod vízállomás, Fertőszentmiklós megállóhely. Az *Eszterháza–Nezsider vonalon*: Mexikó rakodó megállóhely, Pomogy állomás, Vatta rakodó állomás, Mosonszentandrás vízállomás, Boldogasszony állomás, Barátfalu–Féltorony rakodó állomás, Gálos vízállomás, Védény megállóhely, Nezsider–Alsóváros megállóhely. Az állomások és megállóhelyek között a – Celldömölki vonalon Csapod–Pusztacsalád kivételével – őrházak voltak. A pálya megnyitásakor a vonatok Celldömöltkől Nezsiderig közlekedtek Eszterháza gépcserével.

A fővonalra – így a Sopronba – utazóknak át kellett szállniuk. 1907-től az egyik vonatpárt közvetlenül Sopron–Celldömölk között közlekedtetették. 1909-ben az igényeknek még megfelelőbb menetrendet alkalmaztak, és személyszállító vegyesvonatok valamint személykocsikat is továbbító tehervonatok közlekedtek.

Az első világháborút lezáró békeszerződés után – a területi megosztottság ellenére – a vasút egységes vezetés alatt működhetett tovább. Az osztrák kormány 1923-ban mind a fővonal, mind pedig a Fertővidéki Helyiérdekű Vasút számára megadta a szükséges engedélyeket. 1926. május 23-tól – pünkösdi napja – Sopron és Celldömölk között már motorvonatok bonyolították le a személyforgalmat. 1927–1928-ban újabb motorkocsik vásárlásával lehetővé vált az Eszterháza–Nezsider vonalrész személyforgalmának motorosítása is. 1938. március 13-án a német hadsereg bevonult Ausztriába. A vonal északi szárnya az új birodalmi tartomány – Ostmark – területére került. A második világháború alatt a magyar vonalrész

¹A GYSEV Vezérigazgatóságának közreműködésével a szakmai ismereteket Lovas Gyula: A Fertővidéki Helyiérdekű Vasút c. munkájából merítem.

²Győri Hírlap: 1897. január 10.

³Schubert Károly: Pusztacsaládi Krónika [kézirat]

szerepe megnövekedett. Celldömölkön át Sopron felé szállították a Tapolca környéki bauxitbányák termékeit. Talpfasűrítéssel, sebességcsökkentéssel igyekeztek lehetővé tenni a nagyobb tengelynyomású kocsik közlekedését.

1942. október 15-én a rendkívüli viszonyokra való tekintettel a kereskedelmi és postaiügyi miniszter a Fertővidéki Helyiérdekű Vasút Celldömölk–Mexikópuszta közötti részének tengelynyomását 13,5 tonnára engedélyezte. A vonalat első ízben 1944 április 23-án érte légitámadás. 1944. nyarán a Ganz Rt. – Csapod mellett – építtetett a nyílt vonalból egy kiágazást és a bregenzi réten tárolta az Argentína számára készült motorjait. 1944 őszén a front közeledtével a légitámadások szinte mindennaposá váltak. Szeptember 14-én 8–10 alacsonyan szálló repülőgép támadta meg a bregenzi győpőn felsorakoztatott motorkocsikat. A motorkocsik elszállítása után a kiágazást felszedték és vele bővítették a csapodi vontatóvágányt. A németek a pusztacsaládi erdőben a nyílt vonalból kiágazó vágányt vezettek az erdő fái közé. A jól rejtett vágányra telepítették decemberben egy rövid időre a Déli Hadseregparancsnokságot. 1945 márciusában mindkét vonalrészre rászakadt a pokol. 1945. március 15-től a Celldömölk–Eszterháza közötti vonalon a 103-as Vp. parancsnokság rendelkezésére a személyforgalmat be kellett szüntetni. Az északi vonalon 1945. március 27-én közlekedett az utolsó személyvonat, az utolsó német katonavonat pedig 1945. április 1-jén haladt végig a nezsideri vonalon. 1945. március 28-án a visszavonuló németek végigrobbantották a vonal nagyobb átereszeit: a nicki Rába-hidat, a Pusztacsalád megállóhely mellett folyó Családi patak hidját és a fertőszentmiklósi Ikva-hidat. Az országhatárt jelentő Hanság-csatorna hidját is levegőbe röptették, s még a Mexikó-majori vontatóvágány hidját is felrobbantották. A szovjet vezetés – vasúti utánpótlása megindításához – leggyorsabban helyreállíthatónak a Celldömölk–Eszterháza–Sopron–Wiener-Neustadt vonalat találta. 1945. április 4-én indult el Celldömölk-ről az utánpótlást szállító első vonat. A forgalmat szovjet vasutasok irányították, még a mozdonyvezető is szovjet volt. Mellettük a magyar vasutasok is bekapcsolódtak a szolgálatba.

Az első személyvonat Sopron–Celldömölk között 1945. május 1-jén indult. 1945. június 17-től magyar mozdonyvezetők vették át a szolgálatot. 1946. július 16-án mentek el a szovjet vasutas katonák az állomásról.

Az újjáépítési munkákhoz nagy szükség volt a bejáró dolgozók munkájára. 1945. július 23-tól indult Csapodról Sopronba munkásvonat, mely rövidesen Pusztacsaládig közlekedett. 1945. augusztus 25-től megindult a fővonalon is a forgalom. Eszterháza a munkásvonattal érkezők már a fővonalon közlekedő személyvonatra szálltak át. A munkásvonat hajnalban indult Eszterháztól Pusztacsaládig, vissza csak Eszterházaig közlekedett. A hidroncsok kiemelését sürgette az idő, 1945-ben Ruzsovits József győri lakatos szerződést kötött a vasúttal a hidroncsok kiemelésére. 1947 tavaszán a Rába megduzzadt. Ekkor elrendelték, hogy a nicki Rába-híd előtt minden vonatnak meg kellett állnia, és csak a kenyeri pályamester engedélyével haladhatott tovább. 1949 nyarán nagy lendülettel folytak a munkák a nicki hídon. A híd 1949. december 21-re – Sztalin születésnapjára – elkészült. Hamarosan végleges híd feszült a fertőszentmiklósi Ikva fölé.

Az 1950-es és az 1960-as évek a hétköznapi szorgos munkájával teltek a kettéosztott és mégis összefüggő vicinálison. A szerelvények éléről a Va-sorozatú mozdonyok helyére megérkeztek a 124-esek. A személykocsik is fokozatosan megfiatalodtak. Először az ún. „oldalgombolós”, német eredetű kocsik tűntek el. Az 1960-as évekre minden személykocsi vasvázás lett és a fapadok helyére műbőr bevonatú ülések kerültek. Kedves színfoltja volt a celldömölki vonalon bejáró tanulók részére fenntartott koci.⁴ Az apró, „skatulya”-méretű kalauzkocsikat komoly kalauzkocsik váltották fel. Az állomásokon a korábbi tárcsajelek helyébe karos védőjelzőket szereltek és előrejelzőket is kaptak. Az állítóbakokat az állomásépületek forgalmi irodái elé „ragasztott” szélfogókban helyezték el. A magyar vonal gondozása a kenyeri, csapodi, az országhatárig pedig az eszterházi pályamester vállalt terhelte. A vonalon némi változás történt: Kenyeri állomás mellől lekopott Rábakecskéd neve, 1951. január 1-jén Kemenes-pusztá megállóhelyként megnyílt, de 1961. május 28-tól – elnéptelenedés miatt – meg is szűnt. Időközben a nicki gát mellett üdülőtelep létesült és a pálya mellé szerény megállóhely épült.

Émlékezetes az 1965. évi száj- és körömfájás, ami miatt a személyszállító vonatok Fertőszentmiklós és Répcelak között nem állhattak meg. Pusztacsaládon és Csapodon is bevezették a villanyt, a régi petróleumlámpa tartalékként díszlett a szekrény tetején. 1971 tavaszán felszerelték Csapod, Iván, Kenyeri, Vönöck állomáson a kulcsazonosító berendezéseket, amelyek a váltóellenőrzést tették biztonságosabbá. 1974. február 1-jén bevezették az

egyszerűsített forgalmi szolgálatot. Csapod elveszítette állomás jellegét, megálló-rakodó-hellyé szervezték át. 1977. december 8-án Vönöck és Kényeri is megállóhely lett.

Míg évekkel korábban a gazdasági vezetés megakadályozta a vonal magyar szakaszának megszüntetését, az 1970-es évek végén a GYSEV részéről indult el a felszámolás kezdeményezése. A vonal megszüntetése mellett a következő érvek szóltak.⁵ „Az elavult pálya tengelyterhelése messze elmaradt a mai korszerűsített – világszerte elfogadott – 23 tonna tengelyterhelést bíró pályáktól. Csak hasonló teherbírására lenne szabad felújítani a gyér forgalmat lebonyolító pályát is, hogy egységesíteni lehessen a hazai vagonparkot, de anyagi okok miatt ez lehetetlen. A megszüntetés mellett szólt az az érv is, hogy a kis forgalmú vasútvonal mentén ott a közút és így a két közlekedési pálya párhuzamos fenntartása fölöslegessé vált.”

A Közlekedési és Postaügyi Minisztérium a vonalszakasz üzemének felszámolására az engedélyt megadta. Vas megye ugyan felszólalt a vasútvonal megszüntetése ellen, de csak annyi eredménnyel, hogy az eredetileg kitűzött határidő – 1978. december 31. helyett az 1979. évi menetrend változásakor, május 27-én – szüntették meg a forgalmat a Fertőszentmiklós–Celldömölk közötti vonalon. Evvel megszűnt a közvetlen kapcsolat Ausztria, Sopron és a Balaton között is.

Az 1968-ban elhatározott közlekedéspolitikai koncepció alapján Magyarországon több mint 2000 km vasútvonalat kívántak megszüntetni. A programot kisebb-nagyobb korrekciókkal az 1980-as évek elejéig végrehajtották. Az elképzeléseknek megfelelően az országos szempontból ráfizetésesnek ítélt helyi vonalakat – a régi helyi érdekű vasutak jogutódait –, szárnyvonalakat, valamint keskeny nyomközű vonalakat számoltak fel.

A kisvasutak közé sorolom a normál nyomközű, ám csak helyi érdekű vasutakat is. Ezek „kis” vasutak, mert elsősorban egy kisebb közösség igényeit szolgálják. A kisvasút természetesen csak felső látószögéből kicsi, hiszen annak a településnek – vagy vidéknek – amelyen keresztülhalad, ez a vasút volt a fő közlekedési eszköze. A közlekedésfejlesztési koncepció – az alatt rejtőzött a kisvasutak megszüntetése – az 1970-es „településfejlesztési koncepcióval” együtt, amit azóta már felülvizsgáltak – mérhetetlen károkat okozott az érintett településeknek, sőt egész vidékeknek.

A vasút megszüntetésének vannak emberi és gazdasági hatásai. A vasút a település és táj számára gazdasági fejlesztőerőt és kulturális értéket (presztízst) jelent. A vasút a városhoz, az országhoz, a világhoz fűződő kapocs, kommunikációs eszköz, a település nagyvilágra nyitott kapuja. A vasútmegszüntetés társadalmi, gazdasági átrendeződéssel, új szokások, életmód kialakulásával jár együtt. Mindez nyilván erőteljes hatással van a népeletre.

A Fertőszentmiklós–Celldömölk közötti vasútvonal megszüntetésének indokai mellé odarakjuk mi is az ellenérveinket.

1. A Volán által szervezett, sok faluba jobbra-balra betérő ún. karácsonyfa járatok jelentősen megnövelték a távolabbról utazók menetidejét. Ilyen a Celldömölk–Sopron között közlekedő járat is.

2. A Volán autóbusszai általában nem igazodnak a vonatsatlakozáshoz. Mind Celldömölkön, mind Sopronban két óra a várakozási idő.

3. A társadalmi rétegek közül elsősorban a nagycsaládosok, az idősek, valamint az ingázók kerültek hátrányos helyzetbe. Az autóbusszal való munkába járás sok ember számára lehetetlen. A megrágult autóbusszjegyek miatt egy-egy városi kirándulást, szórakozást jobban meggondolnak.

4. A vasúti csomagszállítás megszűnése a piacozás visszafejlődésével járt együtt, így sokan elestek ettől a keresetkiegészítéstől. A buszokba ugyanis nem engedik fel a zsákokat, kosarakat, az élő kisállatokat.

5. Az autóbusz a vasúthoz képest jóval kevesebbet nyújt kommunikációs szolgáltatásokban. A vasúti állomások és vagonok kommunikációs központok is egyben (posta, telefon). A fűtött és őrztött várótermekben kulturált körülmények között lehetett várakozni. Az állomáson mindenütt volt kút, mellékhelyiség.

6. A vasútvonal megszüntetésére a helyi lakosság szinte mindenütt fokozottabb elvándorlással válaszolt. Bár ezeken a településeken a népesség fogyása már hosszabb ideje meglévő jelenség, ezt a folyamatot a vasút megszüntetése felgyorsította.

⁴A szerző nyolc éven át (1934–1942) a celldömölki vonalon volt bejáró diák.

⁵Karczag László: Határszéli vasútvonal. Népszabadság, 1983. május 12.

⁶Balázs Géza: A kisvasutak megszüntetésének hatása a népeletre. Honismeret, 1988. 1. sz. 39–41. old.

A vasútvonalak megszüntetése érdekes vasútbúcsúztató szokást alakított ki a lakosság körében. A szokásnak a vasúthoz fűződő mély érzelmi viszony az alapja. Már a vasutak felavatása is ünnepélyes külsőségek között ment végbe. Az első vonatot mindenütt virággal, énekszóval köszöntötték, a papok megáldották a mozdonyt. Az utolsó vonatok búcsúztatása hasonlóképpen ünnepélyes keretek között ment végbe. Az utolsó vonatok harsány dudaszóval haladtak végig a pályán, az emberek csapatostul mentek ki a vasútállomásra. Ünneplőbe öltöztek, sokan kezükben virágot, koszorút szorongattak. A felvirágozott, koszorúzott mozdonyok mozgó koporsókhoz hasonlítottak. Az emberek sírtak, megkönnyezték az utolsó vonatot. Előkerültek a vasútról szóló dalok, némelyeket ez alkalomra átköltöttek. A vasútbúcsúztatás néhol búfelejtő italozásba, „halotti torba” torkollott, de mindennél gyakoribb volt a csöndes, olykor befelé történő sírás.⁶

A vasút megszüntetését a helyi lakosság temetési szertartással fogadta. A temetési hangulat nemcsak érzelmi indítékból, hanem tudatosan jött létre. A vasút nélkül maradt falvak lakói jól tudták, hogy életmódjukban jelentős változás következett be. Az időszámításuk is két részre oszlik: a vasútvonal megindulása és megszüntetése utánira. Azóta a vasúti hidak elcsendesedtek és a közúti hidak forgalma élenkebb lett.

A vasúti szárnyvonal megszüntetése nem kedvező a terület infrastruktúrájára. Ez az életmódváltás a néprajz és a szociológia számára dokumentálandó feladat. A honismeret számára pedig ahol és amíg még állnak a vasúti őrházak, állomásépületek, raktárak, fényképezzük le őket. Értékes és megőrzendő egy-egy berendezési tárgy, vasúti felirat. A vasúthoz fűződő történeteket, emlékeztetéseket addig gyűjtjük össze, amíg ki nem vesznek az emlékezetből. Dolgozatomnak is ez a célja. Ki tudja, talán még visszaállítják a régi vasutat és jól fog jönni akkor egy-egy dokumentum.

Varga Gyula

HÍREK



Az Erdélyi Művészetiért Alapítvány az észak-erdélyi kisvárosban, Désen élő és alkotó Incze János festőművész képeiből rendezett kiállítást. A magyarországi magángyűjteményekből összeállított tárlatot a művész 80. születésnapja alkalmából, október 19-én nyitotta meg László Gyula professzor, a Budavári Palotában elhelyezett Szechenyi Könyvtár kiállítóhelyiségében. (Incze János személyéről és művészetéről a Honismeret 1989. 2. száma közölte Beke György interjút.) Ez évben Incze János nyerte el az alapítvány által létrehozott Kájoni János-díjat is. A XVII. században élt csiksomlyói ferences szerzetesről elnevezett művészeti díjat most ítélte oda első ízben az alapítvány kuratóriuma. A díjjal anyaországon kívül élő képzőművészt tisztel meg évente az alapítvány. (H. D. D.)

Művelődési tábor Gömörben. A rimaszombati Tompa Mihály Klub – a Csemadok járási bizottságával és városi szervezetével együttműködve – 1989-ben a Rimaszombathoz, az egykori Gömör-Kishont székhelyéhez tartozó Kurinc üdülőtelepen rendezte meg a járási művelődési tábort, festői helyen, tavas, erdős környezetben. B. Kovács István vetítés néprajzi előadása hangzott el a Vály-völgyről. A második nap délelőttjén erdei séta keretében a kurinci védett erdőrezek élővilágát mutatta be a táborozóknak és érdeklődőknek dr. Gaál Lajos. Délután Szeberényi Zoltán irodalomtörténész, a nyitrai Pedagógiai Főiskola tanára György Dezsőről, Rimaszombati szülöttjéről tartott előadást. Ezt követte Budai Ilona énekművész és Szelei Zoltán előadóművész Anyaföldem, Erdély című közös műsora. A harmadik napon gyakorlati fafaragás-oktatást vezetett Nagyferenc Katalin. Vendége volt a Tompa-klubnak a Keleméren működő Tompa Mihály Kör vezetője, élén É. Kovács László titkárral, aki e napon beszámolt körük munkájáról. (Vörös Attila)